

К. В. Чепурный

ТРИ ЖИЗНИ «КАСАДО МАРУ»

В статье рассмотрена история русского парохода Добровольного флота, а позже госпитального судна «Казань», захваченного в гавани Порт-Артура и ставшего японским «Касадо Мару». В 1945 г. он был потоплен у западного побережья Камчатки, также рассмотрены обстоятельства и причины его гибели.

Ключевые слова: Камчатка, Кихчик, госпитальное судно «Казань», Русско-японская война, пароход «Касадо Мару», 2-й пограничный отряд КГБ.

K. V. Chepurny

THREE LIVES OF THE KASADO MARU

The article examines the history of the Russian steamship of the Volunteer Fleet, and later the hospital ship «Kazan», captured in the harbor of Port Arthur and became the Japanese «Kasado Maru». In 1945, it was sunk off the western coast of Kamchatka, and the circumstances and reasons for its death are also examined.

Keywords: Kamchatka, Kikhchik, hospital ship «Kazan», Russo-Japanese War, steamship «Kasado Maru», 2nd border detachment of the KGB.

Введение

К 1944 г. обстановка в Охотском море для Японии обострилась до предела. Ранее спокойный тыловой район, подконтрольный ВМБ Оминато (о. Хонсю), превратился в зону активных боевых действий. Кроме американских бомбардировок японских баз на островах Шумшу и Парамушир, в акватории действовали американские подводные лодки. На конференции в Тегеране Рузвельтом и Сталиным обсуждался вопрос использования аэродромов на территории СССР для бомбардировки территории Японии американскими самолётами, укомплектованными советскими или американскими экипажами, а на 4-й Московской конференции Сталин одобрил размещение бомбардировщиков В-29 на аэродромах под Владивостоком и на Камчатке. Позже их изменили на другие, расположенные в устье Амура, и война закончилась раньше, чем стороны достигли соглашения.

Но вернёмся к акватории. За май – октябрь 1944 г. в Охотском море было потоплено около 20 боевых и транспортных судов Японии [22]. И вот один из эпизодов:

5 июля 1944 г. из Отуру к Курильским островам вышел очередной конвой KI-504 в составе транспортов «Тайхи Мару» («Taihi Maru»), «Умикава Мару» («Umikawa Maru»), «Шинко Мару № 2» («Shinko Maru No. 2») и «Касадо Мару» («Kasado Maru»), сопровождаемый эсминцем «Усугумо» («Usugumo»). Ранее суда следовали от о. Хоккайдо на северо-восток вдоль Курильских островов, но в связи с угрозой атак подводных лодок США, маршруты изменились.

Теперь транспорты, идущие к берегам Камчатки и к северным Курилам, объединённые в конвои под охраной боевых кораблей, следовали от Хоккайдо на север, вдоль побережья Карафуто (южной части о. Сахалин, с 1905 г. оккупированной Японией), и вблизи советских территориальных вод поворачивали на восток к пунктам назначения.

Американцы разгадали такие попытки миновать районы боевого дежурства подводных лодок и вынесли их позиции западнее. Что касается упомянутого конвоя, то 7 июля, в 250 км юго-восточнее мыса Терпения (о. Сахалин) эсминец «Усугумо» был торпедирован американской подводной лодкой «Скейт» (USS «Skate» (SS-305)). Из трёх выпущенных торпед в эсминец попали две, переломив его пополам, и через шесть минут после попадания он затонул, 267 членов экипажа погибли вместе с кораблём; 49 выживших были спасены судами конвоя. В ходе этой торпедной атаки был повреждён пароход «Касадо Мару» [3, с. 105; 22, с. 13].

Год спустя, в начале августа 1945 г., он был потоплен советскими самолётами у западного берега Камчатки. В американском «Списке потерь японского военно-морского и торгового флота во Второй мировой войне» потопление «Касадо Мару» датировано 8 августа, то есть до начала боевых действий, кроме того, тип судна указан как пассажирское, а координаты места затопления – 52°00' с. ш. 156°00' в. д. [22, с. 98]. Все данные искажены. В отечественной литературе указана не только дата гибели судна – 10 августа, но и войсковая часть, и экипаж

самолёта, его уничтоживший [14, с. 906; 19, с. 20]. Собирая сведения о судне в различных источниках, развернулась его история.

«Казань» в Российском флоте

А началась она в конце XIX в., когда недовольство населения Китая хозяйничаньем в стране европейских держав вылилось в ихэтуаньское (боксёрское) восстание. Российская империя, совместно с другими странами вела боевые действия на территории Китая как для защиты своих граждан и имущества, так и подавляя восставших. События эти в дореволюционной историографии получили название «Китайский поход 1900–1901 гг.».

Для доставки войск на Дальний Восток стране потребовались суда, и 1 августа 1900 г. Министерство финансов за 1 150 000 руб. приобрело у британской фирмы «Pacific Steam Navigation Co» недостроенный двухвинтовой товарно-пассажирский пароход «Potosi» (названный в честь боливийского города Потоси – одного из самых высокогорных городов мира), а 11 августа 1900 г. за ту же сумму он был выкуплен Добровольным флотом и вскоре переименован в «Казань».

29 сентября 1900 г. пароход прибыл из Англии в Одессу, получив приписку к Одесскому торговому порту под № 68. 3 декабря 1900 г. под командованием Николая Владимировича Смельского отправился в свой первый рейс из Одессы на Тихий океан и далее эксплуатировался на регулярной дальневосточной линии [2, с. 70; 13, с. 167–168].

Пароход имел две мачты и одну дымовую трубу, стальной однопалубный корпус со спардеком и двойным дном. Механизмы фирмы «Wigham Richardson & Co».

Размеры: 122,07 × 15,36 × 9,83 / 7,77 м.

Дальность плавания 8 800 миль, при 10 уз. (максимальная скорость 12 уз.)

Запас топлива 1 481 т угля.

Водоизмещение 9 755 т, вместимость 6 061 брт, грузоподъёмность 4 787 т.

Число пассажиров 1-го и 2-го классов – 12, 3-го – 200 чел.

Команда 72 чел.

Накануне Русско-японской войны, 21 января 1904 г., пароход в очередной раз прибыл из Одессы в Порт-Артур, где 26 января был передан во временное пользование Морскому ведомству для транспортной службы при эскадре судов в Тихом океане. После начала Русско-японской войны он вошёл в состав 1-й эскадры флота Тихого океана и по приказу адмирала

Григоровича был передан Российскому обществу Красного Креста.

Указание о формировании госпитальных судов «Ангара» и «Казань» поступило только через пять месяцев после начала войны, и здесь же, в Порт-Артуре, «Казань» переоборудовали в госпитальное судно, а с 5 июля 1904 г. именовали плавучим госпиталем. Командиром был назначен лейтенант Сергей Яковлевич Миллер, а главным врачом Михаил Семенович Инкендикер [15, с. 62–63].

На нем было развёрнуто 300 койко-мест для размещения больных, но за время госпитальной службы кроме 1 177 больных, было принято 180 раненых. Умерло 26 больных (2,04 %), главным образом, от дизентерии. Штат судна составляли: 2 врача, 9 фельдшеров, 7 сестёр милосердия, 9 санитаров, 48 служителей, 5 прачек и 20 матросов [12, с. 144–146].

Всего во время Русско-японской войны у России было пять госпитальных судов. В составе 1-й Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре находились «Казань», «Ангара» (бывшая 3-я «Москва») и «Монголия». Два плавучих госпиталя «Кострома» и «Орёл» шли в составе 2-й Тихоокеанской эскадры и были захвачены японцами в ходе Цусимского сражения. Согласно требованиям Гаагской конвенции 1899 г., военно-госпитальные суда были окрашены в белый цвет с зелёной полосой по борту и несли флаги Красного Креста и России [11, с. 35].

Задачами госпитальных судов планировались мероприятия по приёму раненых на берегу, создание плавучих «санитарных караванов» для внутрипортовых перевозок, увеличение количества коек для существующих госпиталей и развёртывание новых госпиталей и лазаретов. В качестве госпитального судна «Казань» в море не выходило, а находилось на внутреннем рейде. По международным конвенциям, принятым и Японией, запрещалось поражать медицинские подразделения, и японское командование уведомлялось о местах нахождения госпиталей на суше и стоянок госпитальных судов в гавани. Но зная, что госпитали, в том числе плавучие, являются единственным источником пополнения солдат в гарнизоне, т. к. выздоравливающие возвращались в строй, японцы систематически и целенаправленно обстреливали их артиллерией [15, с. 60–61].

Обстрелы описаны в дневниках участника обороны военного инженера М. И. Лилъе, сотрудника порт-артурской газеты «Новый край» П. Н. Ларенко и многих других: «17 / 30 октября.

11 часов 40 минут. В гавани затоплены бомбардировкой госпитальное судно "Ангара" и торговый пароход "Новик", капитан последнего Михельсон убит наповал, также потоплено несколько шаланд. Сейчас обстреливают госпитальное судно "Казань" [9, с. 348–349]. «Японцы не признают Красного Креста, санкционированного Женевской и Гаагской конференциями на военных госпиталях и не намерены щадить госпитальные здания и суда. Притом они обстреливают и госпитальные суда, в том числе "Монголию", о существовании которой они уведомлены официальным дипломатическим путём» [там же, с. 477–478].

«Постоянная стрельба их по нашим санитарам и добивание наших раненых, случаи имели место 22 сентября при временном занятии Сигнальной горы» [10, с. 222]. «30 ноября. Сегодня я лично наблюдал, как японцы лиддитовыми снарядами расстреливали 11-й полевой запасный госпиталь на Тигровом полуострове. Также сегодня они расстреливали пароход Красного Креста "Монголия"» [там же, с. 300–301]. «1 декабря. Старый и Новый Город обстреливаются сегодня японцами довольно усиленно. Стреляют и по госпиталям, несмотря на то, что на многих из них прежние флаги Красного Креста заменили новыми, значительно больших размеров. Трудно предположить, что японцы их не видели, в особенности после того, как в их руках находится гора Высокая – самый возвышенный пункт крепости. Говорят, что особенно сильно пострадали 6-й и 9-й госпитали. Здание прострелено во многих местах. Не обошлось и без жертв, как среди больных и раненых, так и среди врачебного персонала» [там же, с. 301–303]. «4 декабря. Сегодня егермейстер Балашов поехал к японцам и просил их не стрелять по нашему Красному Кресту. Японцы ответили изысканным письмом на английском языке на имя генерал-адъютанта Стесселя, в котором сообщали ему, что установки их орудий расшатались, а сами орудия сильно расстреляны, вследствие чего некоторые снаряды и попадают в здания Красного Креста. Несмотря на столь явную ложь, японцам всё-таки, по их просьбе, был отправлен план с обозначением всех госпиталей» [там же, с. 334].

Из-за непрекращающихся обстрелов тяжёлой артиллерией, приказом командира порта от 19 октября 1904 г. плавучие госпитали на судах «Казань» и «Ангара» были ликвидированы и переведены на берег, что после падения крепости дало японцам повод считать корабли трофеями. Больные и экипаж судна были пере-

ведены в помещение Квантунского флотского экипажа [12, с. 144–146]. Позже «Казань» была потоплена на внутреннем рейде Порт-Артура японской осадной артиллерией.

В статье группы авторов центрального военного клинического госпиталя дата потопления указана 21 ноября 1904 г. [15, с. 62–63]. Но в другой работе упоминается эпизод, связанный с проходом сквозь кольцо японской морской блокады моряков с «Казани» позже этой даты. В ходе обороны крепости эпизодически сквозь блокаду за высокое вознаграждение проходили парусные шаланды китайцев и коммерческие пароходы. 2 декабря 1904 г. прошла через японское охранение и благополучно добралась в Чифу парусная десятка с «Бобра» с русскими моряками. Подобный прорыв 17 декабря (то есть позже упоминаемой даты потопления «Казани». – Ч. К.) повторил бот под парусами с парохода «Казань» под руководством капитана 2 ранга Е. П. Елисеева. [5, с. 60–61]. Прорыв мог быть осуществлён и после гибели судна, но в дневниках Ларенко есть запись от 12 / 25 декабря. «В 7 часов утра +0,5°, тихо, ветер с юго-запада. Утро великолепное. Воскресенье. Редкий орудийный огонь на позициях, преимущественно шрапнель. Прошлой ночью были попадания в госпиталь № 9 и в отделение Красного Креста (здание гражданского управления), там ранены 2 человека тяжело и 6 человек легко. Сегодня хотели перевозить всех раненых обратно на "Монголию" и на "Казань". Егермейстер Балашов будто сообщил об этом японцам письмом» [9, с. 486].

«Казань» в японском флоте

В конце декабря 1904 г. Порт-Артур был сдан японцам комендантом крепости А. М. Стесселем, а 29 апреля 1905 г. в захваченной гавани пароход «Казань» был поднят японцами, 3 июня переименован в «Kasato Maru» (笠戸丸) и передан под юрисдикцию военно-морского округа Куре.

Новое название пароход получил по имени небольшого (11,7 км²) острова Касадо (笠戸島) во Внутреннем Японском море (33°57' с. ш. 131°51'06" в. д.). В настоящее время остров административно входит в состав города Кудамасу (префектура Ямагути). Надпись на самом судне – «Kasato Maru», но часто встречается и «Kasado Maru», что связано это с особенностью транскрибирования японских названий, поэтому даже в японской энциклопедии флота название на английском приведено

в двух вариантах [23]. В отечественных документах судно именуется «Касадо Мару».

11 июня пароход был отправлен в Сасебо, куда прибыл на следующий день, встав на временный ремонт. 19 июня назначен военным транспортом для перевозки войск, и с 5 по 14 августа проходил ремонт в сухом доке в Куре. 15 августа передан судоходной компании Mitsui O.S.K. Lines для возвращения демобилизованных солдат с материка в Японию, заменив «Manju Maru» (満州丸) – бывший русский пароход компании КВЖД «Маньчжурия» [2, с. 76]. В начале войны он находился в ремонте в Нагасаки, где был конфискован японцами. Был и второй пароход с именем «Маньчжурия», принадлежавший Русской Восточно-Азиатской компании, захваченный 27 января 1904 г. у Порт-Артура и переименованный в «Kanto Maru» (関東丸).

25 июня 1906 г. «Касадо Мару» был реквизирован в Военно-морское ведомство, но 18 июля возвращён Mitsui. С 19 июля передан для эксплуатации и обслуживания судоходной компании Toyo Kisen Kabushiki Kaisha с портом приписки Куре.

Экономика Японии сильно пострадала в Русско-японской войне 1905 г. Ежегодный прирост населения в 800 тысяч человек вызвал перенаселение и безработицу, что вынудило японцев искать работу за границей. Заветной мечтой иммигрантов были богатые США, но Конгресс принял ряд расистских законов: в 1882 г. «Акт об исключении китайцев», запрещающий любую китайскую иммиграцию, а также натурализацию уже проживающих в стране китайцев, а в 1917 г. законодательно распространили эти ограничения на выходцев из Азии в целом.

Среди судов, доставлявших иммигрантов к новым берегам, был и «Касадо Мару». 26 августа 1906 г. пароход вёз 646 иммигрантов из порта Кобе на Гавайи, уже оккупированные и аннексированные США, но ещё имеющие статус самостоятельной территории.

5 января 1907 г. он снова вышел из Кобе, теперь на его борту была 4-я волна иммигрантов в Перу (452 чел.).

8 февраля прибыл в порт Кальяо, а 18-го – в Серро Азул. 24 марта отправляется из Перу обратно и 2 мая прибывает в порт Иокогамы. 4 июня и 23 октября везёт из Иокогамы 275 и 294 японца в Мексику, в порт Санта-Крус.

Предубеждение против азиатов было сильно и в Бразилии, но в связи с отменой рабства

в 1888 г. возникла острая нехватка рабочих на кофейных плантациях, с каждым годом обострявшаяся все сильнее. Это вынудило правительство Бразилии разрешить въезд японцам. 28 апреля 1908 г. «Касадо Мару», на борту которого был 781 иммигрант, отправляется из Кобе, и 18 июня прибывает в бразильский порт Сантос. Несмотря на то, что некоторые японцы прибыли в страну раньше и основали сельскохозяйственную колонию, именно этот день стал праздником – «Национальным днём японской иммиграции в Бразилию». За первой волной из Японии перебралось около 260 тыс. иммигрантов, и сегодня в Бразилии проживает крупнейшая диаспора японцев за пределами Японии численностью более 2 млн человек. И для японцев, которые эмигрировали в Бразилию в течение шестидесяти лет, и их потомков, «Касадо Мару» не просто название корабля, а символ нулевой вехи истории людей японского происхождения в Бразилии. В 2008 г. в Японии и Бразилии выпустили монеты, посвящённые столетию японской иммиграции. Монета из медно-никелевого сплава, достоинством 2 реала с надписью «столетие иммиграции японцев в Бразилию 1908–2008» и изображением кормы «Касадо Мару» на аверсе и японской девушкой, собирающей урожай, на реверсе.

На японской монете достоинством 500 йен из никелевой латуни на аверсе на фоне южно-американского материка изображён плывущий «Касадо Мару» с той же надписью на японском, а на реверсе скрещённые ветви цветущей вишни и кофейного побега с ягодами.

26 августа 1908 г. пароход возвращается из Бразилии в Иокогаму. С 8 апреля 1910 г. он работал на открытом тайваньском маршруте: Кобе – Моджи (о. Кюсю, Япония) – Килунг (совр. Цзилун, Тайвань).

31 марта 1912 г. пароход вновь поменял владельца – был продан компании Osaka Shosen Kabushiki Kaisha.

А между тем после завершения Русско-японской войны нарастал поток русских претензий от государственных организаций и граждан в том числе, о возвращении захваченных судов, которые Япония игнорировала, считая, что подписание Портсмутского мира разрешает все споры между Россией и Японией. И только осенью 1908 г. японское правительство согласилось на принятие русских претензий к рассмотрению при условии о параллельном рассмотрении требований японской стороны. Претензии, носившие казённый (правитель-

ственный) характер, подкомиссия и совещание вычеркнули из списка, оставив только часть вопросов частных лиц и организаций. Русские признавали главным вопросом возвращение госпитальных судов Российского общества Красного Креста «Казань», «Ангара» и «Орёл», но японцы относили это к казённым претензиям. По русским взглядам, госпитальные суда во время войны находятся под защитой международного права, и отказаться от их возврата Россия не может, не нанеся этим существенного удара Гаагской конвенции о Красном Кресте на море. *«На основании Гаагской конвенции 1899 г. госпитальные суда, ввиду их гуманитарной цели, признаются неприкосновенными для воюющих», а, следовательно, «захват японцами госпитальных судов представляет собой вопиющее нарушение международного права»* [18, с. 74].

Из-за разных взглядов у русской стороны возникло предложение о передаче *«вопроса о правильности захвата госпитальных судов "Ангара", "Казань" и "Орёл" как принципиального и имеющего международный характер»*, на рассмотрение в международном третейском трибунале, и лишь тогда Япония пошла на уступки. Японский министр иностранных дел Кацура высказал российскому послу в Токио Н. А. Малевскому-Малевичу желание своего правительства удовлетворить русские требования о возвращении госпитальных судов. В России это предложение японской стороны было оценено как принципиальное признание русской правоты.

19 января 1910 г. особое совещание при правительстве России постановило, что *«раз японское правительство, отказываясь передать на третейское разбирательство вопрос о захвате японцами наших госпитальных судов, высказывает склонность удовлетворить по собственному почину наши требования об их возврате, но предполагает вернуть только одно или два из захваченных трёх судов ("Ангара", "Казань" и "Орёл". – К. Ч.), то нет нужды настаивать на разрешении этого вопроса третейским судом»*, и обратило внимание, что наиболее ценным является «Орёл», на возврате которого следовало бы, по возможности, настаивать перед японским правительством. Особое совещание, соглашаясь на минимальную компенсацию потерь в госпитальных судах, стремилось закрыть нерешенные вопросы с Японией, так как в 1910 г. Россия уже прочно занимала место в Антанте и вместе с Англией и Францией готовилась к войне с Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией. Передача спора с Япо-

нией третьей стороне в данных обстоятельствах не имела смысла, так как Россия не располагала средствами принуждения и не смогла бы добиться выполнения решения международного суда. Практической пользы такое решение не принесло и лишь обострило бы отношения между странами.

В итоге России пришлось удовлетвориться тем, что из пяти судов был возвращен только пароход «Ангара». За пароход «Орёл» японское правительство уплатило компенсацию в сумме 143 000 руб. А так как пароход «Казань» был арендован крупным пароходным обществом, возвращение его России потребовало бы больших расходов, что японцы признавали невозможными. Так «Казань» осталась в Японии.

27 мая 1927 г. правительством Японии было принято решение об отправке войск в Китай с целью «защиты собственности Японии» на Шаньдунском полуострове ввиду подхода к этой провинции гоминьдановских частей Чан Кайши. А за две недели до этого, 14 мая 1927 г., пароход снова был реквизирован ВМС для обеспечения планируемых боевых действий. С 18 мая по 6 июля в арсенале Куре он был оборудован как корабль-госпиталь, и с 1 июля действовал в составе 1-го экспедиционного флота в районе р. Янцзы, а с 1 ноября выведен из состава ВМС. 10 ноября 1928 г. отправился в свой первый рейс по маршруту Кобе – Калькутта.

21 апреля 1930 г. он был переоборудован в судно для переработки сардин. С 1934 г. – в компании Shinko Suisan Kabushiki Kaisha (порт Токио). В 1938 г. снова сменился хозяин, теперь это компания Nippon Suisan Kabushiki Kaisha, а пароход был переоборудован в плавучий крабоконсервный завод. И в июле 1945 г. отбыл из Отару к берегам Камчатки.

Конец «Касадо-Мару»

С началом Советско-японской войны «Касадо-Мару» находился на рейде у рыбоперерабатывающего завода в устье р. Кихчик на западном побережье Камчатки. Японцы, пользуясь отсутствием боевых кораблей Тихоокеанского флота в Охотском море, предприняли попытку эвакуировать свою рыболовную флотилию и вывезти часть добытой продукции. А идти было недалеко – до Северных Курил под прикрытием военно-морских баз Катаока и Касивабара.

«1 августа на западное побережье полуострова Камчатка прибыло два японских парохода для вывоза с японских заводов рыбопродукции прошлого года. С пароходов высадилось

639 японских рабочих и 17 человек администрации. Пароходы оставались на рейде до начала военных действий под прикрытием японского эсминца, стоявшего в четырёх милях от берега. 9 августа все японцы были интернированы пограничниками.

Один из японских пароходов пытался уйти в море, но действиями пограничной авиации был потоплен; второй пароход захвачен пограничниками. Команды обоих пароходов в числе 122 человек взяты в плен. Японский эсминец скрылся в море» [14, с. 906].

Так описаны захват парохода «Рюхо Мару № 2» (Ryuko Maru № 2) и гибель «Касадо Мару», того самого, пытающегося уйти в море парохода, в справке Главного управления пограничных войск. Информация об этом имеется в сборнике «Пограничные войска СССР в Великой Отечественной войне. 1942–1945 гг.», изданном в 1976 г.

Это событие никто не скрывал, его потопление упоминалось в журнале «Техника – молодёжи» и книге об истории морской авиации [20, с. 10; 7, с. 272]. Казалось бы, рядовой эпизод – с объявлением войны японское судно проигнорировало приказ пограничников об интернировании и было потоплено лётчиками 2-го отдельного морского авиационного пограничного полка. Действия были оценены командованием, лётчики удостоены боевых наград. А кроме «Рюхо Мару № 2», в эти дни в районах Ичинского и Кировского рыбокомбинатов советские пограничники захватили 59 различных японских промысловых судов [6, с. 85–86].

Прошли годы... В 2002 г. в интернет-издании «Окно в Японию» вышла статья «Трагедия судна "Касадо-Мару"» [4], автором которой указан известный отечественный писатель, маринист Виталий Гузанов. Потопление транспорта в ней представлено как неспровоцированная атака советской авиации на мирное судно, стоящее на рейде. Автор сокрушается: *«не могу взять в толк, кому пришло в голову атаковать рыбоконсервный завод "Касадо-Мару"? Тем более что судно находилось в зоне советских прибрежных вод и стояло на якоре. И ещё, что немаловажно, на борту не было зениток для прикрытия от огня. Не проще было бы послать сторожевик, а затем объявить капитану, что в связи с началом боевых действий судно и команда подлежат интернированию?»*

Здесь автор лукавит. Камчатский гарнизон готовился к десанту на Курильские острова, и мало того, что свободных судов не было, но сколько времени потребовалось бы кораблю

совершить переход из Петропавловска вокруг полуострова? А сколько пароходу покинуть трёхмильную зону и затеряться в Охотском море? Тем более, что судно было поражено бомбами уже вечером 9 августа в 18.15, и самолётам МБР-2, не предназначенным для ночной работы, ещё требовалось вернуться на аэродром на Халактырское озеро. Затонуло судно только в 10 утра на следующий день [17, с. 219].

Какова причина молчания автора о втором судне «Рюхо Мару»? Складывается впечатление, что умолчание про «Рюхо Мару», которое подчинилось требованию пограничников, и было интернировано, намеренное, чтобы по-своему изложить бомбардировку и представить советских лётчиков агрессорами.

Кроме этого, японские обстрелы русских госпитальных судов в ходе Русско-японской войны в его статье объясняются тем, что японцы *«били по площадям, не разбирая, где боевой корабль, а где лазарет»*, что не соответствует описаниям обстрелов свидетелями.

Также в статье со ссылкой на письмо архивиста Мишанова В. Г. изложена версия, что после захвата японцами, «Казань» была в Порт-Артуре, затем её вернули России, после она стояла в Шанхае. 6 апреля 1906 г. вышла из Коломбо в Сингапур и погибла, выскочив на банку Нилекете Рок. При чтении непонятен маршрут судна: из Китая в Коломбо и обратно в Сингапур.

Но автор путает рассматриваемый пароход со второй «Казанью», бывшим немецким пароходом «Adria», купленным в 1905 г. Добровольным флотом для восполнения потерь, понесённых во время Русско-японской войны, и 29 декабря переименованным в «Казань». 10 марта 1906 г. он отправился первым рейсом из Одессы во Владивосток. Эта вторая «Казань» 6 апреля 1906 г. на 11-узловом ходу наскочила на остов затонувшего ранее парохода «Justice» в 20 милях юго-западнее Коломбо (Шри-Ланки) и была оставлена командой, а 30 мая 1906 г. судно переломилось и затонуло.

Возникают сомнения в авторстве, и не оказалось ли так, что именем ветерана, которого уже не спросить, прикрылись другие лица?

Спустя 12 лет тему «безоружного мирного парохода» подхватил краевед Владимир Шевцов. В 2014 г. в газете «Камчатское время» вышла статья «Чужой прах». Темой статьи была места захоронения японцев, умерших в лагерях для интернированных на территории полуострова. Первую часть своей статьи с броским названием «Их попытались убить» автор посвятил той

самой атаке советским гидросамолётом парохода «Касадо Мару», связав с темой статьи тем, что *«спасшихся собрали в единое стадо и перегнали в концлагерь»*, так в статье автор называет лагерь для интернированных.

Автор статьи очень избирательно цитирует книгу камчатского журналиста Матвея Ивановича Каргина, где детально описаны события. Так, выбирая из неё строчку о спасении экипажа «Касадо Мару», он ставит вопрос, на который сам и отвечает: *«почему летающая лодка старшего лейтенанта Ларионова сбросила бомбу на корабельную палубу именно этого безоружного корабля с японскими рыбаками, до сих пор остается не выясненным»*, хотя в начале цитируемого абзаца прямо указана причина бомбардировки – невыполнение требования остановиться [8, с. 65–66].

Опустив то, что автор не различает вместимость и водоизмещение судна (по его мнению, водоизмещение измеряется в брутто-регистрационных тоннах), по тексту идет ярко выраженная отрицательная коннотация во всем, что касается действий наших пограничников: *«безоружный, мирный японский крабозавод»*, *«обезумевшие от страха рыбаки»*, *«победа экипажа МБР-2 над мирным пароходом»* и прочее [19, с. 20].

Сам факт невыполнения транспортом вражеского государства требований пограничников делает его законной целью. И очевидно, что покинув советские воды, завтра этот транспорт будет доставлять боеприпасы и подкрепления врагу, участвовать в минных постановках, обнаружении наших судов или примет непосредственное участие в боевых действиях.

Очень интересную сторону событий освещают американские источники.

Упомянутый выше со ссылкой на справку Главного управления погранвойск «эсминец» был не один. Строго говоря, это были не эсминцы, а кайбоканы – эскортные корабли. Их бортовые номера CD-36 и CD-57. 31 июля 1945 г. они сопровождали транспорты до границы советских территориальных вод, где остались их ждать.

По американским данным, задержание судов описано так: 1 августа «Рюхо Мару № 2» прибыл к рыбзаводу, чтобы принять на борт 50 000 банок лосося и икры лосося, но советские власти намеренно тянули время. И 9 августа 1945 г. в 13:00, когда пароход готовился к отплытию, на борт поднялись десять русских солдат, старший из которых объявил, что в связи с угрозой атак многочисленных подводных лодок США, действующих в Охотском

море, пароход не выпустят без обращения об этом японского правительства. В это время японцы поняли, что их связь глушат. В 22:00 (01:00 Камч.) экипаж парохода под охраной покинул судно.

В этот же день в 10:30 на борт «Касадо Мару», находящейся у р. Кихчик, поднялись русские солдаты, приказав экипажу покинуть судно, а примерно через час русский офицер сообщил им, что Советский Союз и Япония находятся в состоянии войны.

В это время находящийся на борту CD-57 командир 11-го дивизиона кораблей сопровождения отдал приказ сформировать десантный отряд, вооружённый винтовками Туре 99 и ручными гранатами, чтобы освободить японских пленных и вернуть хотя бы одно из судов. И только появление советских самолётов заставило его пересмотреть решение.

В 13:55 четыре советских бомбардировщика бомбят судно, которое потонуло на мелко-водье. Экипаж был интернирован.

Экипаж «Рюхо Мару № 2» оставался интернированным в течение следующих двух лет. 8 декабря 1947 г. сорок девять человек были высажены в Хакодате, на юге Хоккайдо. О захвате судна сообщил его вернувшийся капитан. До этого японцы считали, что судно было потоплено тем же авианалётом [24].

То есть ударом МБР-2 по «Касадо Мару» невольно был пресечён японский план – отбить экипажи пароходов. И десант на берег сорока вооружённых японских матросов при поддержке огнём с двух кайбоканы (по два 120-мм орудия и до 12-ти 25-мм зенитных автоматов на каждом) отразить нашим пограничникам, вооружённым только стрелковым оружием, было бы маловероятно.

А позднее, благодаря рассекреченной информации от органов безопасности, выяснились гораздо более весомые причины, по которым японские суда, и в том числе «Касадо Мару», требовалось задержать или уничтожить.

По информации органов безопасности, на пароходах находились сотрудники японской разведки. На борту парохода «Рюхо Мару № 2» под видом смазчика Какухары скрывался японский разведчик капитан Мураяма Рокуро, с января 1943 г. руководивший разведывательной работой сотрудников японской рыболовной фирмы «Ничиро» на Камчатке. В этот раз в очередной нелегальной поездке на борту парохода под чужим именем он должен был перепроверить данные, полученные от сотруд-

ников «Ничиро», об особенностях топографии побережья и расположения оборонных объектов полуострова, и выполнить другие задачи. Но возле Камчатки пароход простоял на рейде, не получая разрешения на погрузку, а 9 августа Мураяма был интернирован также под фамилией Какухары, не успев выполнить ни одной задачи, но разведывательную деятельность не прекратил. Интернированные японцы выполняли различные работы, в том числе ремонт погранкомендатуры в Соболево, сообщая Мураяме все, что удавалось узнать о пограничниках. В марте 1946 г. в ходе операции «Спрут» он был раскрыт и переведён в Петропавловск-Камчатский. Сведения, полученные в ходе допросов, были настолько ценными, что о них доложили министру госбезопасности Абакумову.

Также он сообщил, что среди интернированных находятся ещё два кадровых японских разведчика, прибывших в составе экипажа «Касадо Мару»: офицер разведывательного отдела штаба Северного военного округа Японии, капитан Моримацу Такаси, числящийся вторым помощником капитана Ямадой, и поручик Морисито Кохей, военнослужащий штаба 91-й пехотной дивизии, дислоцированной на острове Парамушир, под видом кока Фуракава. Как считают сотрудники органов безопасности, отказ экипажа «Касадо Мару» сойти на берег был вызван давлением указанных офицеров японской разведки, что и спровоцировало применение по пароходу авиации [16, с. 108–117].

Раскрыв японских разведчиков, контрразведка получила массу информации о службе радиоперехвата на Южном Сахалине, в Саппоро и на Парамушире, о расшифровке ею шифров Сахалинского, Камчатского и Охотского погранотрядов и войсковых частей Нижнего Амура, Сахалина и Камчатки, раскрытии агентов советской разведки и воздушной разведки полуострова, планах диверсий на нефтепромыслах Северного Сахалина и многом другом. По этой информации были раскрыты завербованные японцами советские граждане, и не только на Камчатке.

Заключение

Судно, строившееся как британский пароход «Потоси», было достроено как русская «Казань» и служило России, а закончило свою судьбу японским пароходом «Касадо Мару».

Некоторые авторы, обращаясь к эпизодам его истории, обвинили советских лётчиков в его потоплении, назвав это трагедией. Но у войны суровые законы: *«Если враг не сдаётся – его уничтожают»*, и судно было уничтоже-

но законно. Более того, не будь нанесён бомбовый удар – экипажами японских эскадренных крейсеров была бы произведена высадка десантной группы, с учётом соотношения сил не в пользу советских пограничников. А позднее, когда появилась возможность раскрыть некоторые сведения, стали ясны более глубокие причины, и, как знать, сколько вреда и ущерба нашей стране могли нанести японские разведчики и диверсанты, чью деятельность пресекли сотрудники службы госбезопасности. И страна по праву гордится подвигами пограничных авиаторов.

Необходимо уточнить некоторые разночтения в источниках: войсковую часть называют по-разному, но её полное наименование: 2-й отдельный легкобомбардировочный морской авиационный полк войск НКВД [1, л. 1]. И если фамилии лётчика, ст. лейт. Ларионова А. и штурмана, мл. лейт. Угрюмова А. в литературе совпадают, то третьего члена экипажа часто называют Грачев [6, с. 86; 19, с. 20]. В приказе командира 128 авиадивизии 10 воздушной армии 2-го ДВФ № 01 / от 3 сентября 1945 г. указан воздушный стрелок-радист, мл. серж. Иван Алексеевич Сурнин, награждённый *«за девять боевых вылетов и участие в потоплении японского транспорта»* медалью *«За боевые заслуги»* [1, л. 180]. Офицеры экипажа были награждены орденами Красной Звезды [там же, л. 87].

А настоящие трагедии в истории судна – это его целенаправленный расстрел японской артиллерией в гавани Порт-Артура, заведомо оповещённой, что судно госпитальное; это его незаконный захват и отказ вернуть России. В самом конце войны у парохода появилась возможность вернуться на Родину, но из-за действий японского экипажа судно погибло.

Оно и сейчас находится на месте затопления на глубине 18 метров, в районе устья р. Кихчик (53°26' с. ш. 156°01' в. д.). Летом 2016 г. к нему планировалась совместная российско-бразильская дайверская экспедиция, одной из целей которой был подъём и вывоз в музей японской иммиграции в Бразилию якоря судна. От нашей страны в ней собирался участвовать Санкт-Петербургский дайвинг-клуб 2ВЗ, но *«из-за политической ситуации бразильская сторона отменила все планы»*, и экспедиция не состоялась [21]. Узнать более подробно об экспедиции у организаторов не удалось.

По информации от приморских и камчатских дайверов, район поиска сложен по многим параметрам, основные из которых – скорость и направление течения, в том числе приливно-отливного, и температура воды.

1. ЦА МО [Центральный архив Министерства обороны] Ф. 33. Оп. 687572. Ед. хр. 2808.
2. Бянкин В. П. Русское торговое мореплавание на Дальнем Востоке (1860–1925 гг.). Владивосток : Дальневост. кн. изд-во, 1979. 254 с.
3. Васильев П. П. Эсминцы типа Фубуки в составе Императорского флота Японии 1929–1945 гг. М. : Моркнига, 2011. 258 с.
4. Гузанов В. Г. Трагедия судна «Касадо-Мару» // «Окно в Японию» : еженед. текстовая рассылка материалов о Японии : [сайт]. 2002 год. № 45, 1 дек. URL: <http://www.ru-jp.org/guzanov02.htm> (дата обращения: 01.03.2025).
5. Гуцин А. В. Оборона Порт-Артура: «Сухопутные не признают моряков, моряки сухопутных, да еще между собою вражда...». СПб. : Реноме, 2011. 158 с.
6. Заблоцкий А., Сальников А. МБР-2 – первый гидросамолет Г. М. Бериева. М. : Рестарт, 2003. 96 с.
7. Иванов П. Н. Крылья над морем. М. : Воениздат, 1973. 304 с.
8. Каргин М. И. Всегда на высоте : очерк посвящен 75-летию образования Краснознаменной авиац. части. Владивосток : Рус. остров, 2009. 239 с.
9. Русско-японская война: взгляд побежденных / сост. А. Лактионов. М. : АСТ : Транзиткнига, 2005. 764 с.
10. Лилъе М. И. Дневник осады Порт-Артура. М. : Центрполиграф, 2002. 364 с.
11. Лозбенков А. М. Военно-морская медицина от Петра Первого до начала XX века. СПб. : Гангут, 2020. 76 с.
12. Нахаметов Б. А. Организация медицинской помощи в осажденном Порт-Артуре // Вопросы истории. 2005. № 11. С. 144–151.
13. Окорочков А. В. Свод объектов подводного культурного наследия России. М. : Ин-т Наследия, 2018. Ч. II : Моря российской части Арктики и Дальнего Востока. 224 с.
14. Пограничные войска СССР в Великой Отечественной войне. 1942–1945 гг. : сб. док. и материалов / сост.: Е. Д. Соловьев, А. И. Чугунов. М. : Наука, 1976. 980 с.
15. Симоненко В. Б., Абашии В. Г., Александров А. С. Оборона Порт-Артура в 1904–1905 гг. Врачи и сестры милосердия на театре военных действий // Морская медицина. 2015. № 3, т. 1. С. 59–65.
16. Обрубленные щупальца «Спрута» // Храним тебя, восточный край России : сб. док. рассказов и очерков / сост. В. Слабука. М., 2012. С. 99–122.
17. Третьяк С. А. Трудный путь к Победе. Минск : Белорусская наука, 2015. 285 с.
18. Цыбулько В. В. Непрочитанные страницы Цусимы. СПб. : Истфлот, 2010. 80 с.
19. Шевцов В. Чужой прах // Камчатское время. 2014. 30 янв. С. 20–21.
20. Эгенбург Л. Крылья над морем // Техника – Молодежи. 1983. № 10. С. 8–11.
21. [Отменена подводная экспедиция на затонувший корабль «Kasato Maru»] // Дайвинг клуб 2В3 : [сайт]. Дата публикации: 27.02.2016. URL: <https://www.2b3.ru/2016/02/27/nabor-gruppy-na-podvodno-arheologicheskuyu-ekspeditsiyu-na-kamchatku-iyul-2016/> (дата обращения: 01.03.2025).
22. Japanese Naval and Merchant Shipping Losses During World War II by All Causes / For Sale by the Superintendent of Document, U. S. Government Printing Office, Washington 25, D. C., 1947. 210 p.
23. [Касадо – корабль береговой обороны] // Энциклопедия современных военных кораблей мира : [сайт]. На яп. и рус. яз. URL: <http://hush.gooside.com/name/k/Ka/Kasado/Kasado.html> (дата обращения: 01.03.2025).
24. Хакетт Б., Кингсепт С., Кандалл П. Эскорт IJN CD-57: табличная запись движения // Кайбокан! Истории и боевые истории эскортных кораблей IJN : [сайт]. На англ. и рус. яз. URL: http://www.combinedfleet.com/CD-57_t.htm (дата обращения: 01.03.2025).